

UOT 338.47

## KƏNDİN YOL-NƏQDİYYAT İNFRASTRUKTURUNUN MÖVCUD VƏZİYYƏTİNİN TƏHLİLİ, İNKİŞAF İSTİQAMƏTLƏRİ

E.İ.QASIMOVA  
AzETKTİ və Tİ

*Məqalədə müasir yol-nəqliyyat infrastrukturunun formalaşması və müstəqillik şəraitində əhəmiyyəti, problemləri, aqrar bölgələrdə mövcud yolların yüklənmə səviyyəsi, yerli əhəmiyyətli yolların mövcud vəziyyəti, əhalinin yol-nəqliyyat xidmətlərindən istifadə səviyyəsi, avtomobil yollarının keyfiyyət göstəriciləri, iqtisadi rayonlarda sərnişin nəqliyyatı sektorunun inkişaf dinamikası, təsir edən amillər tədqiq edilir. Yol infrastrukturunun inşası və maliyyələşməsi vəziyyəti araşdırılır. İnfrastrukturun müasir şəraitdə inkişafının prioritetləri göstərilmişdir.*

*Açar sözlər: yol, nəqliyyat, sərnişin, inkişaf, region, ləng, əhali.*

Əhalinin sosial problemlərinin əksəriyyəti sosial infrastrukturun inkişafı şəraitində həll olunur. Bu baxımdan, yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafı insanların ictimai-istehsala cəlb olunmasında, normal iş şəraitinin yaradılmasında, əmək fəaliyyətindən məhsuldar istifadə olunmasında, sosial-mədəni sahələrin aktivliyinin artırılmasında əsas amillərdən biri kimi çıxış edir. Bu infraqururura nəqliyyat təsərrüfatı, nəqliyyatın bütün vasitələri (avtomobil yolu, dəmir yolu, boru kəmərləri və sairə), yol-nəqliyyat xidmətinin fəaliyyətini istiqamətləndirən obyektlər daxil edilir.

Azərbaycanın regionlarının inkişafı yol-nəqliyyat sisteminin təkmilləşdirilməsi, yük və sərnişin axınının intensivləşdirilməsi ilə bilavasitə əlaqədardır. Ölkənin yük və sərnişin daşınmasının rəqabət qabiliyyətliliyinin artırılmasını, nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin yüksəldilməsini tələb edir. Nəqliyyat sisteminin regional inkişafının təşkil edilməsi, yeni müasir yolların və yol qurğularının, körpülərin, yeraltı və yerüstü keçid və dayanaqların tikilməsi, ictimai nəqliyyatın fəaliyyətini tənzimləyən normativ hüquqi bazanın təkmilləşdirilməsi aktual problemlərdir. Azərbaycan Respublikası regionlarının sosial-iqtisadi inkişafının (2009-2013-cü illərdə) Dövlət Proqramında yol-nəqliyyat xidmətinin inkişafına xüsusi yer ayrılmışdır. Sahənin kompleks inkişafına nail olunması və nəqliyyat xidmətlərinin inkişafının daha da yaxşılaşdırılması üçün tədbirlər aşağıdakı istiqamətlər üzrə bölünür:

- ölkənin yol-kommunikasiya kompleksinə daxil olan müxtəlif nəqliyyat növlərinin ahəngdar inkişafı;
- ölkə ərazisində beynəlxalq və tranzit dəhliz və yolların, eləcə də ölkənin regionlararası, şəhər və rayondaxili yol-nəqliyyat infrastrukturunun tarazlı inkişafı;

- ölkə ərazisindən keçən nəqliyyat-kommunikasiya infrastrukturunun və əsas nəqliyyat vasitələrinin dünya standartlarına uyğun modernləşdirilməsi əsasında milli nəqliyyat-yol sisteminin dünya kommunikasiya məkanına sürətli inteqrasiyası;
- yolların, kommunikasiya xətlərinin və digər infrastruktur obyektlərinin inşasının, yenidən qurulmasının və inkişafı layihələrinin həyata keçirilməsinin davam etdirilməsi;
- təsərrüfatlararası mal mübadiləsini gerçəkləşdirən yükdaşıma nəqliyyatının və əhalinin əsas sosial tələblərindən birini təmin edən sərnişin nəqliyyatının tarazlı inkişafı.

Müasir şəraitdə regional inkişafın təşkilində yerli əhəmiyyətli yolların rolu böyükdür. Azərbaycanın iqtisadi rayonları üzrə orta hesabla hər kənddən rayon mərkəzinə qədər yolun uzunluğu aşağıdakı kimi paylanmışdır. Abşeron - 27,3 km, Quba-Xaçmaz - 27,8 km, Dağlıq Şirvan - 23,3 km, Şəki-Zaqatala - 20,6 km, Kür - 26,2 km, Orta Kür - 19,0 km, Gəncə-Qazax - 24,2 km, Yuxarı Qarabağ - 18,6 km, Naxçıvan - 19,9 km, Lənkəran-As-tara - 19,6 km, Azərbaycan üzrə hər kənddən Rayon mərkəzinə qədər yolun orta uzunluğu - 22,3 km təşkil edir.

Rayon mərkəzinə qədər yolun 70%-i asfalt örtüklü, 21%-i daş və çınqıl döşənmiş yoldan, 9%-i isə torpaq yollardan ibarətdir. Ümumi yolların 18%-dən çoxu payız və qış aylarında gediş-gəlişi çətin olan yollardır. Rayon mərkəzləri ilə normal əlaqələrin qurulması üçün yolun 14 min km-nin təmirə, daş və çınqıl döşənməsinə ehtiyac duyulur.

Kənd yaşayış yerlərində yerli əhəmiyyətli yol şəbəkəsinin vəziyyəti daha çox təmir və bərpa işlərinin aparılmasını tələb edir. Eyni zamanda kənd təsərrüfatı istehsalının şaxələnməsi yeni yol infrastrukturunun yaradılmasını tələb edir.

Cədvəlin təhlili göstərir ki, iqtisadi rayonların



bələdiyyə ərazilərindəki yaşayış məntəqələrində yolların asfaltla örtüyü daş və çınqıl döşənmiş yolla müqayisədə aşağı səviyyədədir. Quba-Xaçmaz, Dağlıq Şirvan, Kür, Gəncə-Qazax, Yuxarı Qarabağın ərazilərində kənd arası yolların asfaltla örtüyü daha aşağı səviyyədədir və respublika üzrə göstəricidən geri qalır. Təhlil göstərir ki, respublika üzrə bələdiyyə ərazisindəki yolların 67,0%-i torpaqla örtülüdür. Quba-Xaçmaz, Dağlıq Şirvan, Gəncə-Qazax iqtisadi rayonların bələdiyyə ərazisindəki yolların torpaqla örtüyü respublika üzrə göstəricidən geri qalır. Təhlildən göründüyü kimi, yaşayış məntəqələri üzrə bələdiyyə ərazisindəki yolların vəziyyətində diferensiallaşma müşahidə olunur.

Müayinəyə cəlb edilmiş kəndlərin 69,0 faizi və əhalinin 72,6 faizi rayon mərkəzi ilə daimi, normal işləyən avtobus marşrutu xidmətindən istifadə edə bilər. Avtobus nəqliyyatının fəaiyyəti lazımi səviyyədə təşkil olunmadığına görə, kənd yaşayış məntəqələrinin 58,0 faizi minik maşınlarının xidmətlərindən istifadə edir. Belə vəziyyət rayon mərkəzindən uzaqda yerləşən kəndlərdə daha çox müşahidə olunur.

Rayon mərkəzindən 26 km-dən uzaq məsafədə yerləşən kəndlərin sayı respublika üzrə 1088, xüsusi çəkisi 32,2%, ailələrin sayı 197502 ailə təşkil edir.

Respublika üzrə rayon mərkəzindən 5 km-ə qədər məsafədə yerləşən ailələrin xüsusi çəkisi 13,7%, 6-25 km-ə məsafədə yerləşən ailələrin xüsusi çəkisi 63,7%, 26 km-dən uzaq məsafədə yerləşən ailələrin xüsusi çəkisi 22,6% təşkil edir. Rayon mərkəzindən uzaqda yerləşən ailələrin yol-nəqliyyat xidmətlərindən istifadə səviyyəsi aşağıdır. Statistik məlumatlara əsasən respublika üzrə ev təsərrüfatlarının 31,1%-nin, şəhər yerləri üzrə ev təsərrüfatlarının 40,0%-nin, kənd yerləri üzrə ev təsərrüfatlarının 19,8 %-nin nəqliyyat dayanacağına məsafənin gedilməsi 5 dəqiqə; respublika üzrə ev təsərrüfatlarının 51,9%-nin, şəhər yerləri üzrə 50,7%-nin, kənd yerləri üzrə 53,5%-nin nəqliyyat dayanacağına məsafənin gedilməsi 5-15 dəqiqə; respublika üzrə ev təsərrüfatlarının 17,0%-nin, şəhər yerləri üzrə 9,3%-nin, kənd yerləri üzrə 26,6%-nin, nəqliyyat dayanacağına məsafənin gedilməsi 15-30 dəqiqə, kənd ev təsərrüfatlarının 0,1%-nin, nəqliyyat dayanacağına məsafə 30 dəqiqə vaxt aparır. Təhlildən göründüyü kimi, kənd yerlərində əhalinin yol-nəqliyyat sisteminin yenidən qurulmasına və təkmilləşməsinə daha çox ehtiyac var.

Kənd yollarının yüklənmə səviyyəsi yol-nəqliyyat infrastrukturunun vəziyyətinə təsir göstərir. Artıq yüklənmə, asfalt örtüklü yolların

Cədvəl 1. Azərbaycanın iqtisadi rayonları üzrə müayinəyə cəlb edilmiş kənd yaşayış məntəqələri üzrə bələdiyyə ərazisindəki yolların uzunluğu vəziyyəti

İqtisadi rayonların adı	Orta hesabla hər kənd üzrə bələdiyyə ərazisindəki yolun uzunluğu, km	Bələdiyyə ərazi-sindəki yolun vəziyyəti, faizlə:			Bələdiyyə ərazi-sindəki yolun cə-mindən payız və qış aylarında gediş-gəlişi çətin olan yollar	
		asfalt örtüklü	daş və çmql döşənmiş	torpaq yol	km	Yekuna görə, %
Abşeron	22,2	14,7	29,2	56,1	154	26,7
Quba-Xaçmaz	17,5	4,8	19,3	75,9	6093	75,6
Dağlıq Şirvan	14,9	2,9	24,6	72,5	2470	63,4
Şəki-Zaqatala	19,7	10,6	31,5	57,9	3086	48,0
Aran:						
Kür	18,3	6,0	25,3	68,7	3808	78,3
Orta Kür	24,1	9,7	26,0	64,3	7865	60,2
Gəncə-Qazax	18,4	5,2	23,0	71,8	4587	47,1
Yuxarı Qarabağ	11,0	6,0	26,8	67,2	551	44,5
Naxçıvan	6,3	11,0	27,6	61,4	430	33,2
Lənkəran-Astara	7,2	7,3	32,1	60,6	2597	55,4
Azərbaycan	16,0	7,2	26,6	67,2	31641	58,7

korlanmasına gətirib çıxarır və gediş-gəlişi çətinləşdirir. Təhlil göstərir ki, mövcud yolların yüklənməsi səviyyəsi iqtisadi rayonlar üzrə differensiallaşır. Bələdiyyə ərazisində yolun hər km-ə düşən yüklənmə Abşeron, Dağlıq Şirvan, Kür, Naxçıvan ərazilərində daha yüksəkdir. Bu da nəqliyyat işinin səviyyəsinə və yolun vəziyyətinə mənfi təsir göstərir.

Kənd yaşayış məntəqələrinin rayon mərkəzi ilə nəqliyyat əlaqəsinin vəziyyəti iqtisadi rayonlar üzrə müxtəlif olmuşdur. Təhlil göstərir ki, Azərbaycanın iqtisadi rayonları üzrə daimi normal avtobus marşrutu olan kəndlərin xüsusi çəkisi 69,0%, gündə iki reys avtobus işləyən kəndlərin xüsusi çəkisi 15,7%, gündə bir reys avtobus işləyən kəndlərin xüsusi çəkisi 18,8%, avtobus işləməyən kəndlərin xüsusi çəkisi 5,3%-i təşkil edir.

Cədvəl 2. Azərbaycanın iqtisadi rayonları üzrə mövcud yolların yüklənmə səviyyəsi

İqtisadi rayonların adı	Rayon mərkəzinə şəhər yolun hər km-nə düşür:		Bələdiyyə ərazisindəki yolun hər km-nə düşür:	
	Kənd təsərrüfatına yararlı sahə, ha	əkinə yararlı sahə, ha	Kənd təsərrüfatına yararlı sahə, ha	əkinə yararlı sahə, ha
Abşeron	81,9	8,8	101,0	10,9
Quba-Xaçmaz	29,2	10,0	46,3	15,8
Dağlıq Şirvan	43,3	23,6	67,9	37,0
Şəki-Zaqatala	40,2	24,6	42,0	25,7
Kür	45,3	33,1	64,7	47,2
Orta Kür	54,2	41,0	42,6	32,2
Gəncə-Qazax	36,5	19,4	47,9	25,5
Yuxarı Qarabağ	26,7	24,9	44,9	42,0
Naxçıvan	25,6	13,9	81,0	44,0
Lənkəran-Astara	11,7	8,8	31,6	23,7
Azərbaycan	34,7	20,8	48,5	29,0



Kənd yollarının mövcud vəziyyətinin qənaətbəxş olmaması, avtobus reyslərinin əhalinin tələbatına uyğun gəlməməsi onların şəxsi minik avtomobillərindən istifadə etməyə sövq edir. Şəxsi minik avtomobillərindən istifadə olunması aztəminatlı kənd ailələrində də müşahidə olunur.

Avtomobil yollarının 1%-i 1-ci kateqoriyalı, 18% 2-ci kateqoriyalı, 33%-i 3-cü kateqoriyalı, 10%-i isə 4-cü kateqoriyalı yol qrupuna aiddir. Respublika ərazisində yük və sərnişin axınlarının intensivləşməsinə nəzərə alaraq yolların işlək vəziyyətinə gətirilməsi, 1-ci-2-ci kateqoriyalı yol qrupuna üstünlük verilməsi yük və sərnişin axınlarının tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Eyni zamanda bələdiyyə ərazisindəki yolların, xüsusən çınqıl və torpaq yolların asfaltla örtülməsi və yolun keyfiyyətli olması kənd əhalisinin sosial-iqtisadi problemlərinin həllində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Respublika ərazisində yük və sərnişin axınlarının intensivləşməsinə nəzərə alaraq yolların işlək vəziyyətinə gətirilməsi, 1-ci və 2-ci kateqoriyalı yol qrupuna üstünlük verilməsi yük və sərnişin axınlarının tənzimlənməsində mühüm əhəmiyyətə malikdir. Müasir bazar şəraitində nəqliyyat sisteminin formalaşmasının əsas sahələrindən-avtomobil nəqliyyatı üzrə yol infrastruktur şəbəkəsinin ehtiyaclara uyğun genişlənməsi və ərazi təşkilinin təkmilləşməsinin tənzimlənməsi prioritet istiqamətləri təşkil edir.

Təhlil göstərir ki, XX əsr 90-cı illərdə yol-nəqliyyat infrastrukturunu deformasiyaya məruz qalmış, bu sahəyə yönələn investisiyaların həcmi aşağı düşmüşdür. Digər tərəfdən onu qeyd etmək lazımdır ki, bazar iqtisadiyyatına keçməzdən əvvəlki dövrdə (sovet quruluşu) regionların yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına 2-ci dərəcəli əhəmiyyət verilmirdi. Nəticədə kənd ərazilərində yol infrastrukturunun inkişafı şəhər yerləri ilə müqayisədə aşağı səviyyəyə düşmüşdür.

Müasir şəraitdə, müstəqillik illərində ölkənin regionlarında yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına daha çox ehtiyac duyulur. Çünki, bir tərəfdən yol təsərrüfat kompleksinin müasir vəziyyətinin yaxşılaşdırılmasının dünya standartlarına uyğunlaşdırılması problemi mövcuddur. Digər tərəfdən, əhalinin sosial rifahı yol-nəqliyyat sisteminin yaxşılaşdırılması ilə bilavasitə bağlıdır. Xüsusən, kənd ərazilərində, yolların pis vəziyyətdə olması əhali tələqələrinin, həmçinin məhsul istehsalı ilə məşğul olanların nəqliyyat xərclərinin artmasına təsir göstərir. Yəni, yolların pis vəziyyətdə olması kənd təsərrüfatı məhsullarının istehlakçıya çatdırılmasında əngəl olur, məhsulun keyfiyyəti aşağı düşür. Eyni zamanda, araşdırmalar göstərir ki, bölgələrdə yeni iş yerlərinin açılması və yaşayış məntəqələrinin genişlənməsi yol-nəqliyyat infrastrukturunun ərazi təşkilinin təkmilləşdirilməsini zəruri edir.

Müasir dövrdə yol-nəqliyyat sisteminin yeni infrastrukturunun salınması müxtəlif iqtisadi strukturların yaradılmasında, çoxsaylı nəqliyyat xidmətlərinin keyfiyyətinin artırılmasında, iqtisadi sferada rəqabət mühitinin gücləndirilməsində SA-hibkarlığın regional fəaliyyət dairəsinin genişləndirilməsində əsas amillərdən hesab olunur.

Son illərdə regionlarda avtomobil yollarının genişlənməsi nəqliyyat yolu ilə sərnişin daşınması həcmində artmasına təsir göstərmişdir. Təhlil göstərir ki, nəqliyyat sektorunda sərnişin dövriyyəsinin cəmində hava, metropoliten, avtomobil sərnişin dövriyyəsinin artım tempi üstünlük təşkil etmişdir. Qeyd edilən nəqliyyat növlərinin içərisində avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin dövriyyəsi və bir sərnişinin orta gediş məsafəsi (km) daha çox olmuşdur. 2000-2011-ci illərdə bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi 17,7%, 2006-2011-ci illərdə 4,1% artmışdır.

Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının artması respublikanın bütün bölgələrini əhatə edir. Avtomobillə bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi 12,3 km-dən 13,8% artaraq 14,0 km olmuşdur. Taksi ilə bir sərnişinin orta daşınma məsafəsi 18,0 km-dən 17,2% artaraq 21,1 km olmuşdur.

Respublikada avtomobil yolunun uzunluğu 18,9 min kilometr təşkil edir. Azərbaycanda avtomobil yollarının sıxlıq əmsali əraziyə görə hər 1000 kvadrat kilometrə 243,1 km düşür. Hazırda respublika avtomobil şəbəkəsi formalaşmışdır.: bütün şəhərlər, rayon mərkəzləri, şəhər tipli qəsəbələr, kənd yaşayış məntəqələri, kurort və əhalinin digər istirahət yerləri, həmçinin dövlət sərhədinin keçid məntəqələri ilə avtomobil yolu əlaqəsi mövcuddur.

Azərbaycan Respublikasının nəqliyyat sektoru üzrə ümumi statistik göstəricilərinin təhlili göstərir ki, ölkəmizdə ümumi istifadədə olan avtomobil yollarının 21,1 min kilometri Nəqliyyat Nazirliyinin sərəncamındadır ki, onun da 1684 kilometri beynəlxalq magistral xətt olmaqla, 2669 kilometri respublika əhəmiyyətli, 13 min kilometri yerli əhəmiyyətli, 1,5 min kilometri Bakı şəhərinin ərazisində, 3,3 min kilometri region və digər şəhərlərin ərazisində olan yollar, prospektlər və küçələrdir. Körpülərin ümumi sayı 1201-dir.

Avropa iqtisadiyyatına inteqrasiya istiqamətini seçmiş ölkəmizdə beynəlxalq təcrübəyə əsaslanaraq yeni yüksək səviyyəli tranzit avtomobil yollarının tikilməsi, yenidən qurulması, təmiri, cari vəziyyətinin saxlanılmasının təmin edilməsi üçün geniş maliyyə resurslarından istifadənin təminatı istiqamətində respublika prezidentinin sərəncamı ilə 12 oktyabr 2006-cı ildə dövlət büdcəsinin tərkibində «Avtomobil yolları» məqsədli büdcə fondu yaradılmışdır. Nəticədə avtomobil yollarının istismarı və saxlanılması üçün ayrılmış



vəsaitin həcmi artmışdır. Təhlil göstərir ki, 2010-2011-ci illərdə nəqliyyat sektoru üzrə əsas kapitalla yönəldilmiş vəsaitlər 3,1% artaraq 2434,8 mln. manatdan 2509,4 mln. manat təşkil etmişdir. İri və orta müəssisələr tərəfindən həmin müddətdə nəqliyyat sektoruna yönələn vəsaitlər 2430,6 mln. manatdan 2,4% artaraq 2488,7 mln. manat, kiçik müəssisələr tərəfindən nəqliyyat sektoruna yönəldilmiş vəsaitlər 18535,2 min manatdan 45,8% artaraq 27020,3 min manat təşkil etmişdir. 2010-2011-ci illərdə nəqliyyat sektorunda əsas fondların istifadəyə verilməsi 729304,4 min manatdan 14,0% artaraq 831415,8 min manat təşkil etmişdir.

Nəticədə yerüstü nəqliyyatın fəaliyyəti artmışdır.

Azərbaycanda avtomobil yollarının sıxlıq əmsalı əraziyə görə hər 1000 kvadrat kilometrə 243,1 düşür. Hazırda respublika və onun regionlarında müasir avtomobil şəbəkəsi beynəlxalq standartlara uyğun formalaşır: bütün şəhərlər, rayon mərkəzləri, şəhər tipli qəsəbələr, kənd yaşayış məntəqələri, kurort və əhalinin digər istirahət yerləri, həmçinin dövlət sərhədinin keçid məntəqələri ilə avtomobil yolu əlaqəsi inkişaf edir.

Ölkə üzrə nəqliyyat sektorunda müşahidə olunan inkişaf dinamikası iqtisadi rayonlar üzrə aşağıdakı kimi dəyişir:

Cədvəl 3. İqtisadi rəionlarda sərnişin nəqliyyatı sektorunun inkişaf dinamikası

	2005	2007	2008	2009	2010	2011	%
<b>Bakı:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	375192	444061	478330	511715	538786	585869	156,1
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	7282,5	8867	9763,1	10721,0	11794,3	13025,1	178,8
<b>Abşeron:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	71322	17080	81604	97661	94694	102097	143,1
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	1064,1	1228,2	1297,3	1376,8	1462,4	1556,4	146,3
<b>Aran:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	114668	127106	135804	149934	165940	189332	165,1
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	712,9	752,1	799,9	854,3	913,4	978,2	137,2
<b>Lənkəran:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	36235	39674	42183	45660	49446	53618	148,0
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	321,6	348,4	372,4	400,1	430,4	463,5	144,1
<b>Naxçıvan:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	39185	74395	52409	56766	66684	70430	179,7
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	137,3	151,0	158,0	166,8	176,3	186,5	135,6
<b>Şəki Zaqatala:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	32762	35893	38117	41115	44575	48277	147,4
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	202,7	210,8	223,9	238,9	255,2	272,7	134,5
<b>Quba-Xaçmaz:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	37117	40409	42726	45939	49665	53642	144,5
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	269,1	308,1	326,7	348,3	371,8	397,3	147,6
<b>Gəncə-Qazax:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	100207	113077	120793	130584	141843	153638	153,3
Sərnişin dövriyyəsi, mln. sərnişin km.	742,3	857,2	915,1	983,8	1059,7	1143,5	154,0
<b>Dağlıq Şirvan:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	17186	18508	19453	21205	23247	25476	148,2
Sərnişin dövriyyəsi, min sərnişin km.	58,6	62,9	66,2	70,1	74,4	80,0	136,5
<b>Yuxarı Qarabağ:</b>							
Avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınması, min nəfər	4869	5068	5514	5869	6221	6644	136,4
Sərnişin dövriyyəsi mln. sərnişin km.	18,7	18,8	20,5	22,4	24,5	26,8	143,3

Təhlil göstərir ki, iqtisadi rayonlarda avtomobil nəqliyyatı ilə sərnişin daşınmasının artım tempinin minimum-maksimum həddi, 2005-2011-ci illərdə 136,4% (Yuxarı Qarabağ iqtisadi rayonu) - 179,7% (Naxçıvan iqtisadi rayonu) dəyişmişdir. Müqayisə olunan müddəidə sərnişin dövriyyəsinin, mln sərnişin km, artım tempinin minimum-maksimum həddi 134,5% (Şəki-Zaqatala iqtisadi rayonu) -154,0% (Gəncə-Qazax iqtisadi rayonu) arasında dəyişmişdir. Təhlildən görünür ki, sərnişin dövriyyəsinin səviyyəsinin iqtisadi rayonlarda dəyişməsi aşağı hədlərlə müşahidə olunur. Belə qənaətə gəlmək olur ki, iqtisadi rayonlarda yolların, xüsusən torpaq yolların asfalt örtüklə bərkidilməsi müasir şəraitdə aktualdır.

Yolların işlək vəziyyətdə olmaması sərnişin

nəqliyyatının işini çətinləşdirir. Bu da bütün əhali kateqoriyaları üzrə (əmək qabiliyyətli, pensiyaçılar, uşaqlar və s.) sərnişin nəqliyyatında şəxsi minik avtomobillərindən istifadəyə üstünlük verilməsinə gətirib çıxarır.

Şəhər və rayonlar üzrə hər 100 ailəyə düşən şəxsi minik avtomobillərinin sayı 2000-2011-ci illərdə 2,2 dəfə artaraq 19 şəxsi minik avtomobilindən 42 avtomobil olmuşdur. Avtonəqliyyat sahəsində yol infrastrukturunun təkmilləşməsi sərnişin dövriyyəsinin və sərnişinin orta məsafə daşınmasının artmasına gətirib çıxarmışdır. Digər tərəfdən araşdırma göstərir ki, son illərdə mənzil fondunun, sosial-mədəni, istehsal obyektlərinin sayının artması ilə əlaqədar yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafına və təkmilləşməsinə eh-



tiyac artır.

Sosial-iqtisadi inkişafın əsas prioritet istiqamətlərindən biri aqrar bölgələrdə yol-nəqliyyat infrastrukturunun inkişafını şəhərlərin göstəricilərinə yaxınlaşdırmaqdır. Ölkə üzrə nəqliyyat sektorunda müşahidə olunan artım tendensiyası respublikanın regionlarında öz əksini tapır.

Son illərdə nəqliyyat sektoruna yönələn daxili vəsaitlərin artması bu sahədə əsas fondların istifadəyə verilməsi səviyyəsinə müsbət təsir göstərir. 2010-cu ildə nəqliyyat sektoruna əsas kapitalla yönəldilmiş daxili vəsaitlərin həcmi 2039663,5 min manat təşkil etmişdir. Bu da ümumi vəsaitlərin tərkibində 27,2%-i təşkil edir. 2011-ci ildə nəqliyyat sektoruna ayrılan vəsaitin həcmi 2186444,0 min manat təşkil etmişdir. Bu, ümumi vəsaitlərin cəmində 21,4% təşkil edir və əvvəlki illə müqayisədə 7,2 dəfə çoxdur. Nəqliyyat sektoruna əsas kapitalla ayrılan milli sərmayələrin həcmünün artırılması çoxsaylı yolların, körpülərin tikilməsi, yenidən qurulması və bərpası üçün mühüm maliyyə mənbəyini təşkil etmişdir. Qeyd etmək lazımdır ki, son zamanlarda kənd ərazilərində yol infrastrukturunun inşasına diqqət artırılır.

Avtomobil yollarının tikintisi

2000-ci il	
Naxçıvan Muxtar Respublikası	69,5 km
2001-ci il	
ölkənin bölgələri üzrə	31,5 km

2002-ci il	
Naxçıvan Muxtar Respublikası	49,5 km
Siyazan	8,7 km
digər bölgələrdə	10,0 km
2003-cü il	
ölkənin bölgələri üzrə	91,0 km
2005-ci il	
Bölgələrdə yeni və yenidən qurulan avtomobil yolları	65,6 km
2006-cı il	
Biləsuvar	19 km
2007-ci il	
Hacıqabul-Kürdəmir yolu	75 km
2010-cu il	
Yeni və yenidən qurulan avtomobil yolları, ölkənin bölgələri üzrə	108,0 km
2011-ci il	
ölkənin bölgələri üzrə	220,5 km
<b>Cəmi</b>	<b>748 km</b>

Araşdırma göstərir ki, respublikada bütün avtomobil yollarının dünya standartlarına uyğunlaşması yeni yolların tikintisi, təmiri, yenidən qurulması nəqliyyat sektorunun inkişafında prioritetləri təşkil edir. Bu prioritetlər sırasında kənd yerlərində yolların bərpası və inşası mühüm yer tutur. Bu sırada hər bir kənddən rayon mərkəzinə olan yolun, eyni zamanda bələdiyyə ərazisindəki yolun inşası və təmiri mühüm əhəmiyyət kəsb edir.

#### ƏDƏBİYYAT

1. Azərbaycanın statistik göstəriciləri -2012. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2012-ci il. 2. Azərbaycanın regionları -2012. Azərbaycan Respublikası Dövlət Statistika Komitəsi. Bakı, 2012-ci il. 3. AEA, ADU. Milli inkişaf modelinin formalaşması problemləri. Bölmə: Sahibkarlıq mühiti və infrastruktur sahələrinin yaxşılaşdırılması. Konfrans materialları. Bakı, 2010-cı il. 4. J. Audit. Azərbaycan Respublikasında müstəqilliyin bərpası və nəqliyyat sisteminin dayanıqlı, sürətli inkişafı. 3/2011.

#### Анализ современного состояния дорожно-транспортной инфраструктуры села и направления его развития

Э.И.Касумова

В статье, анализируется современное состояние загруженности дорог в аграрной отрасли и уровень использования дорожной инфраструктурой местного населения. Исследована динамика развития транспортного сектора в экономических районах, даны показатели качества автомобильных дорог. Также исследовано положение финансирования дорожной инфраструктуры, показаны приоритетные направления дорожной инфраструктуры в современных условиях.

**Ключевые слова:** дорога, транспорт, пассажир, развитие, регион, население

#### Analysis of the current state of road transport infrastructure in the villages and the direction of its development

E.I.Kasumova

The article analyzed the current state load of roads in the agricultural sector and the level of use of the road infrastructure of the local population. The dynamics of the development of the transport sector in economic areas, are indicators of the quality of roads are investigated. Also investigated the status of financing of road infrastructure, showing priorities of road infrastructure in the current state.

**Keywords:** road transport, passenger, development, region, population